



NEJČASTĚJŠÍ OTÁZKY V PRÁVNÍCH SOUVISLOSTECH S KORONAVIREM

JUDr. Alice Kubová Bártková, M.E.S.
JUDr. Eva Kaas Zahořová, LL.M., PhD.

1. Na co si v souvislosti s koronavirem dát ve smlouvě a objednávce nejčastěji pozor?

Ve smlouvách i objednávkách je potřeba dát si pozor zejména na taková ujednání, která jednostranně znevýhodňují jednu ze smluvních stran nebo na ní přenáší nepřiměřenou část rizika. Jde zejména o ustanovení o smluvních pokutách, které bez ohledu na zavinění stanoví povinnost uhradit druhé smluvní straně často poměrně vysokou částku. Navíc na rozdíl od náhrady škody nebývají vůbec kryté v rámci pojištění.

Velmi problematická bývají také různá prohlášení smluvních stran. Některá prohlášení se jeví na první pohled téměř jako banální a smluvní strany si jejich obsah často ani pořádně nepřečtou s tím, že prohlásit si můžeme, co chceme. Zapomíná se ale na to, že taková prohlášení bývají na jiném místě ve smlouvě podpořena sankcí, nejčastěji smluvní pokutou. Uvedené platí nejen v souvislosti s koronavirem, ale obecně.

V souvislosti s koronavirem se pak ve smlouvách vyskytla ujednání v tom smyslu, že se dopravce nemůže odvolávat na okolnosti vyšší moci. Vyšší moc je mimořádná, nepředvídatelná, neodvratitel-

ná a nezaviněná událost, kterou smluvní strana nemůže překonat a která působí škodu, nebo pro ni není možné závazek ze smlouvy splnit řádně a včas. Obecně se k těmto událostem řadí přírodní katastrofy, války, ale i např. epidemie. Vyloučení možnosti dovolat se vyšší moci je pro smluvní stranu velmi tvrdé. I při takto mimořádné události na ni může dopadnout citelná smluvní pokuta.

Dalším příkladem ujednání, se kterými se nově setkáváme ve smlouvách, je prohlášení dopravce, že si je vědom epidemiologické situace, veškerých rozhodnutí orgánů státní správy a že je za těchto okolností schopen splnit své povinnosti řádně a včas. K nesplnění se váže obvykle odpovídající smluvní pokuta. Je zřejmé, že v současné době již není možné se v souvislosti s koronavirem bez dalšího odvolávat na vyšší moc, neboť určitá opatření dopadající také do smluvních vztahů lze předpokládat. Není však možné předpokládat jejich šíři, nelze určit, zda se budou v budoucnu opakovat, nebo v jakém časovém horizontu.

Uvedená ustanovení je potřeba velmi pečlivě zhodnotit a ve smlouvě či objednávce je ponechat pouze v případě, že jste si skutečně jistí jejich dopadem.

2. Zákazník po mně požaduje ve smlouvě či objednávce splnění podmínky, která je nevýhodná (jako např. vysoké smluvní pokuty za neplnění povinností, rozšíření odpovědnosti nad zákonný limit apod.). Ani přes mé námítky není smlouvu či objednávku ochoten změnit a následně jsem s ohledem na současnou situaci na trh nucen jeho podmínky akceptovat. Jak se případně mohu následně bránit takto uzavřené smlouvě s nevýhodnými podmínkami?

V daném případě počítá občanský zákoník zejména se dvěma možnostmi, které mohou vést k obraně proti takovýmto podmínkám, a to jednak úprava tzv. adhezních smluv a dále princip ochrany slabší smluvní strany. Dalšími jsou možnosti korekce dobrými mravy, zákazu zneužití práva apod.

Tzv. adhezní smlouvy jsou smlouvy (resp. objednávky), ve kterých dopravce neměl možnost navrhnout jakékoli změny, ani její text ovlivnit. Zjednodušeně řečeno jde o smlouvy typu „*ber, nebo nech být*“. V takovýchto případech pak platí, že obsahuje-li smlouva uzavřená adhezním způsobem doložku, která je pro slabší stranu zvláště nevýhodná, aniž je pro to rozumný důvod, zejména odchyluje-li se smlouva závazně a bez zvláštního důvodu od obvyklých podmínek ujednaných v obdobných

případech, je doložka neplatná. Úprava adhezních smluv se pak zásadně nepoužije, pokud 541q mezi podnikateli došlo ve smlouvě k vyloučení možnosti dané úpravou. Pokud by ve smlouvě úprava tzv. adhezních smluv vyloučena byla, je možné použít ochrany dle ustanovení o tzv. slabší smluvní straně.

Dle občanského zákoníku totiž také platí, že kdo jako podnikatel vystupuje vůči dalším osobám v hospodářském styku, nesmí svou kvalitu odborníka ani své hospodářské postavení zneužít k vytváření nebo k využití závislosti slabší strany a k dosažení zřejmé a nedůvodné nerovnováhy ve vzájemných právech a povinnostech stran. Pokud se tak stane a tzv. silnější smluvní strana vůči slabší smluvní straně své postavení v rozporu s uvedeným zákazem zneužije, může to vést také k neplatnosti příslušné zneužívající smlouvy nebo příslušného zneužívajícího ujednání ve smlouvě. Takovéto neplatnosti je však třeba se dovolat v rámci promlčecí lhůty.

Jak v případě ochrany cestou tzv. adhezních smluv, tak případně cestou ochrany jako slabší smluvní strany je tedy jednak na místě se v každém případě prokazatelně (alespoň e-mailem) nevýhodným (neakceptovatelným) smluvním ujednáním bránit a následně si pečlivě uchovávat jak doklady o vznesených námitkách, tak doklady o jejich zamítnutí a neakceptování druhou smluvní stranou – zákazníkem. Následně pak v případě sporu a potíží zvážit, zda je není možné využít a uplatnit námitku neplatnosti nevýhodného smluvního ujednání ať již z důvodu, že smlouva byla smlouvou tzv. adhezní, nebo z důvodu, že dopravce bylo možné případně považovat za tzv. slabší smluvní stranu.

3. V rámci mezinárodní silniční nákladní dopravy mám ve smlouvě se zákazníkem sjednání smluvní pokutu za pozdní dodání. Jak se mohu bránit jejím uplatnění ze strany zákazníka?

Podle čl. 41 Úmluvy CMR platí, že všechna ujednání, která se přímo nebo nepřímo odchyľují od ustanovení této Úmluvy, jsou s výjimkou ustanovení článku 40 neplatná a právně neúčinná.

Judikatura k Úmluvě CMR pak dovodila, že neplatná jsou z tohoto důvodu v zásadě v rámci mezinárodních silničních nákladních přeprav zpravidla i ujednání o smluvních pokutách za pozdní dodání a to z důvodu, že obchází ustanovení čl. 17 až 23 Úmluvy CMR. Náklady za pozdní dodání totiž lze dle nich uplatňovat jednak pouze jako škodu, tedy řádně prokázat skutečný vznik a výši nákladů. V případě, že je škoda takto řádně prokázána,

je možné ji uplatňovat v prokázané výši maximálně do výše dovozného, ledaže ke škodě došlo v důsledku úmyslného či hrubě nedbalého jednání dopravce. Požadování škody vyšší nežli do výše dovozného (opět ale řádně prokázané) je případně možné také v případě, že by řádně sjednán tzv. zvláštní zájem na dodání zásilky postupem dle čl. 26 Úmluvy CMR. Navíc podmínkou řádného uplatnění nároku na náhradu za překročení dodací lhůty vůči dopravci je, že vůči dopravci byla uplatněna písemně výhrada ve lhůtě 21 dnů od dodání, jinak nárok zaniká.

4. V rámci mezinárodní silniční nákladní dopravy mám ve smlouvě se zákazníkem sjednání smluvní pokutu za pozdní přistavení vozidla k nakládce. V důsledku kolon na hranicích způsobených opatřeními proti šíření koronaviru jsem termín nakládky nemohl dodržet. Jak se mohu bránit uplatnění takové smluvní pokuty ze strany zákazníka?

U smluvní pokuty je potřeba v první řadě posoudit, zda byla sjednána platně. Velmi často bývají ve smlouvách ujednání označena jako smluvní pokuta, ve skutečnosti však jde o neplatné ustanovení. Důvodem bude nejčastěji nedostatečná určitost, neplatnost pro rozpor s dobrými mravy (zejména u nepřiměřeně vysoké smluvní pokuty) apod.

Pokud v daném případě dospějeme k závěru, že byla smluvní pokuta sjednána platně, je nutné řešit otázku, kdy a jak byla smlouva sjednána. Časové hledisko je rozhodující pro možné použití argumentu vyšší moci. Byla-li smlouva uzavřena před tím, než začala být přijímána protiepidemiologická opatření, bude na místě se korekcí smluvní pokuty vyšší mocí zabývat a výši smluvní pokuty snížit, nebo její placení odmítnout. Přes otázku, „jak“ byla smlouva sjednána, se opět můžeme dobrat k závěru, že se smluvní pokuta neuplatní, nebo ne v takové výši, protože došlo např. k uzavření tzv. adhezní smlouvy, tedy smlouvy, ve které dopravce neměl možnost navrhnout jakékoli změny, ani její text ovlivnit. Zjednodušeně řečeno, jde o smlouvy typu „*ber, nebo nech být*“. Smluvní strana, která druhou „*donutila*“ k akceptaci vysoké smluvní pokuty, pak není vždy chráněna zákonem. Naopak platí zde ochrana slabší smluvní strany, korekce dobrými mravy, zákaz zneužití práva apod.

Dojde-li spor o smluvní pokutu až k soudu, nabízí se v neposlední řadě také možnost moderace, tj. snížení smluvní pokuty s ohledem na okolnosti daného případu.

Skutečnost, že je ve smlouvě ujednání o smluvní pokutě, tedy ještě neznamená, že bude smluvní pokuta vymahatelná. Při zvážení všech možností není vyloučené, že k placení smluvní pokuty vůbec nedojde.

5. Mám se zákazníkem sjednání zvláštní zájem na dodání formou smluvní pokuty za pozdní dodání. Jak se takovéto smluvní pokuty mohu bránit?

Odpověď na tuto otázku je téměř shodná s odpovědí na otázku č. 3.

Podle čl. 26 Úmluvy CMR je možné, zaplatí-li odesílatele dohodnutý příplatek k přepravnému, udat v nákladním listě částku zvláštního zájmu na dodání zásilky pro případ její ztráty nebo poškození anebo překročení dodací lhůty. Byl-li udán zvláštní zájem na dodání, může se nezávisle na náhradách škod stanovených v článcích 23, 24 a 25 (zde tedy nezávisle na limitu náhrady do výše dovozného) požadovat náhrada dalších prokázaných škod až do částky udaného zájmu na dodání.

Pro řádné sjednání je tedy nezbytné jednak mít ujednání o částce tzv. zvláštního zájmu na dodání pokud možno ve smlouvě (tedy případně objednávkou a jejím potvrzením) a dále ji mít uvedenu v nákladním listě CMR. Dále je nezbytné, aby ve smlouvě bylo ujednání o příplatku k přepravnému. A to v jakékoliv výši, případně i nula, avšak v každém případě o příplatku musí být prokazatelně jednáno.

Po splnění těchto podmínek je opět ve smyslu čl. 41 Úmluvy CMR nezbytné, aby zákazník doložil vznik a výši škody prodlžením skutečně vzniklé a tuto pak může uplatňovat v doložené výši, maximálně pak do výše udané částky zvláštního zájmu na dodání.

Máme za to, že z důvodů obdobných jako u otázky č. 3 by sjednání (a následně uplatňování) určité paušální částky za prodlžení bez doložení skutečného vzniku škody bylo neplatné.

Podmínkou řádného uplatnění nároku na náhradu za překročení dodací lhůty vůči dopravci opět je, že vůči dopravci byla uplatněna písemně výhrada ve lhůtě 21 dnů od dodání, jinak nárok zaniká.

Autorky jsou činné jako advokátky v poradenské společnosti Rödl & Partner, advokáti, v.o.s. a ve své praxi se dlouhodobě zabývají na problematiku přepravního práva.